VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 47)
z dnia 12 lipca 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 47)

12 lipca 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– projekt planu pracy Komisji na okres od 1 lipca do 31 grudnia 2012 roku,

– sprawozdanie podkomisji nadzwyczajnej o rządowym projekcie ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (druk nr 454),

– sprawozdanie podkomisji nadzwyczajnej o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy – Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (druk nr 427),

– rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych (druk nr 534) – kontynuacja.

W posiedzeniu udział wzięli: **Anna Wypych-Namiotko** i **Maciej Jankowski** podsekretarze stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Michał Pakuła** p.o. naczelnika wydziału w Ministerstwie Finansów, kom. **Artur Kończal** główny specjalista ds. Marynarki Wojennej Ministerstwa Obrony Narodowej, **Tadeusz Wilk** dyrektor biura Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, **Jacek Dubiński** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Marcin Mykietyński, Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Łukasz Grabarczyk, Krzysztof Lichocki, Wojciech Paluch, Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeżeli państwo pozwolicie, otworzę dzisiejsze posiedzenie Komisji Infrastruktury. Odczytam porządek dzienny posiedzenia ze względu na to, że nastąpiła zmiana. Punkt I. – rozpatrzenie projektu planu pracy Komisji na okres od 1 lipca do 31 grudnia 2012 bieżącego roku; punkt II. – rozpatrzenie sprawozdania podkomisji nadzwyczajnej o rządowym projekcie ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (druk nr 454); punkt III. – rozpatrzenie sprawozdania podkomisji nadzwyczajnej o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy – Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (druk nr 427) oraz jako punkt IV. – rozpatrzenie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych (druk nr 534), czyli kontynuacja wczorajszej debaty nad tym projektem.

Czy ktoś z pań i panów posłów ma uwagi do tego porządku obrad? Bardzo dziękuję. Dziękuję za akceptację porządku. Jednocześnie chciałem poinformować, że wpłynie do nas pilny rządowy projekt ustawy – Prawo telekomunikacyjne. Myślę, że też będę miał akceptację ze strony Wysokiej Komisji i nie będziemy zwoływać posiedzenia w tygodniu niesejmowym. Następne posiedzenie Sejmu rozpoczyna się we wtorek, proszę mi przypomnieć datę. To jest dzień 24 lipca. Więc jeśli będzie taka konieczność, to posiedzenie odbyłoby się we wtorek przed posiedzeniem Sejmu, ale nie w tygodniu niesejmowym. Ja tylko uprzedzam, że taka ewentualność może mieć miejsce. Nie widzę sprzeciwu, dobrze.

Przechodzimy do realizacji porządku. Wszyscy państwo otrzymaliście projekt planu pracy Komisji na okres od 1 lipca do 31 grudnia przygotowany przez prezydium Komisji. Proszę bardzo, czy ktoś z pań i panów posłów ma uwagi do planu pracy? Proszę bardzo. Pan poseł Szmit i pan poseł Racki; proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący. Wnioskowałem również, żebyśmy się zajęli sprawami dotyczącymi nowej perspektywy budżetowej Unii Europejskiej na lata 2014-2020 i możliwości, jakie z tego by wynikały do rozwoju i modernizacji infrastruktury transportowej w Polsce. Niestety, ten temat nie został uwzględniony, czego niezmiernie żałuję. To jest temat dotyczący całej Polski.

Natomiast jeszcze proponowałem, oprócz paru innych, temat wykluczenia komunikacyjnego Warmii i Mazur. Była akceptacja tego pomysłu, miało odbyć się wyjazdowe posiedzenie; no, nie wyszło. Ale w związku z tym proponuję, żeby to jednak umieścić w planie pracy, że jeśli nie da rady przeprowadzić wyjazdowego posiedzenia, to przynajmniej tutaj w Warszawie uda się zorganizować posiedzenie Komisji poświęcone temu tematowi.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeżeli chodzi o pierwszą kwestię, to w punkcie 18 planu pracy znajduje się informacja Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Ministra Rozwoju Regionalnego o projektach infrastrukturalnych w nowej perspektywie finansowej Unii Europejskiej – 20014-2020. To jest punkt 18.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Ale, przepraszam, dopiero co dostaliśmy projekt planu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

To jest pierwsza sprawa. Jeżeli o drugą kwestię; mieliśmy odbyć wyjazdowe posiedzenie Komisji w województwie śląskim. Jak wiecie państwo, nastąpiła tak sytuacja, że do ostatniego dnia posłowie nie dopisywali się, tylko wypisywali się z listy uczestników posiedzenia, która była robiona w celu zorganizowana grupy wyjazdowej na posiedzenie Komisji. I nic z tego nie wyszło. Ja wtedy już mówiłem, że jeżeli ktoś się przygotowywał, ktoś organizował posiedzenie i ze strony państwa, pań i panów posłów jest pewien problem z tymi wyjazdowymi posiedzeniami Komisji. Dlatego osobiście mi się bardziej podoba ta druga propozycja, że jak już, to lepiej robić posiedzenie Komisji tutaj na miejscu w Warszawie. Ja nie mam nic przeciwko temu. Jakby pan poseł sprecyzował dokładnie tę propozycję jeszcze raz i byśmy ją po prostu dopisali. Proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Krótkie jedno zdanie – wykluczenie komunikacyjne Warmii i Mazur.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

A nie może być tak, że „Problemy komunikacyjne Warmii i Mazur?". Trudno mi od razu zaakceptować wykluczenie komunikacyjne Warmii i Mazur. Może być?

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Zgoda.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

No, pięknie, dzięki. Proszę bardzo, pan poseł Racki.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący. W planie pracy na pierwsze półrocze był taki temat: przyczyny wypadków na A4. Temat ten nie został rozpatrzony, a był w planie, a teraz nie jest powtórzony.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeśli pan poseł by pozwolił. Wydaje mi się, że może lepiej sprecyzować temat bardziej ogólny. Bo nie chodzi tylko o A4. Jeżeli są oddane odcinki autostrady A2 i A1, może

byśmy generalnie zapisali temat, który były w odniesieniu do wszystkich autostrad istniejących w Polsce.

Poseł Józef Racki (PSL):

Tak może być, bo my w ubiegłym roku czy dwa lata temu mieliśmy ten temat poszerzony. A ja tutaj go sprecyzowałem tak trochę dokładnie, bo najwięcej wypadków obserwujemy właśnie na A4. Prawie nie ma dnia czy tygodnia, żeby na A4 nie było wypadku. Ale może to być w ogólnym temacie. Może być.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czy pan poseł spróbuje jeszcze raz sprecyzować temat posiedzenia?

Poseł Józef Racki (PSL):

Przyczyny wypadków drogowych na autostradach i drogach szybkiego ruchu, z uwzględnieniem A4.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dodam do tego „w oparciu o raport Biura Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego”. Bo wtedy to najlepiej, wtedy jest jasność. Może tak być?

Poseł Józef Racki (PSL):

Może.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dzięki. Proszę bardzo, czy są jeszcze inne uwagi do planu pracy? On jest dosyć bogaty i jak tutaj koledzy podpowiadają, będzie trudny do zrealizowania. Ale chciałem podziękować w szczególności panu posłowi Cyconiowi, panu przewodniczącemu Piechocińskiemu. Oni byli najbardziej aktywni, jeśli chodzi o tematy, które zostały wrzucone do planu pracy.

Dziękuję bardzo. Zostały naniesione pewne uzupełnienia: jedno dotyczy problemów komunikacyjnych Warmii i Mazur, drugie jest związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Pozostałą treść planu pracy macie państwo przed sobą.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia planu pracy Komisji wraz z uzupełnieniami zgłoszonymi na dzisiejszym posiedzeniu? Nie ma sprzeciwu. Plan pracy został przyjęty. Punkt I. został zrealizowany.

Punkt II. – rozpatrzenie sprawozdania podkomisji nadzwyczajnej o rządowym projekcie ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich. Proszę panie przewodniczący, pan przewodniczący Tchórzewski, proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję. Zgodnie z dyspozycją Komisji, podkomisja nadzwyczajna przeanalizowała bardzo gruntownie złożony projekt ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich. Działaliśmy biorąc pod uwagę wykonanie przepisów prawa, także unijnego, ale i dostosowanie do innych aktów międzynarodowych. Staraliśmy się uzyskać sprawozdanie końcowe, które byłoby kompromisem stron, które brały w tym udział, a więc strony rządowej jako zgłaszającej projekt oraz strony ogólnie może nazwijmy społecznej, czyli przedstawicieli pracodawców. No i także bardzo aktywnie chciałbym podziękować Biuru Legislacyjnemu za bardzo aktywny udział w przygotowaniu tego sprawozdania.

Nastąpiło sporo zmian, które miały znaczenie zarówno formalne, a także legislacyjne. Z takich zmian ważniejszych, formalnych, które zmieniają sporo w ustawie, to jest wykreślenie ust. 3 w art. 12, które przywraca wszystkie sprawy finansowe do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Sporo czasu poświęciliśmy na to, żeby dokonać zmian w zakresie Kodeksu morskiego. Chodzi o usługi pilotowe i sprawy związane z okresem przejściowym jeśli chodzi o pilotów. Te rzeczy zostały w tej zmianie też przygotowane i ostatecznie uzgodnione.

W ustawie o izbach morskich zostały wprowadzone drobne zmiany, chociaż zasadnicze, bo Izba Morska wszczyna postępowanie nie tylko na wniosek zainteresowanego, ale także uznaliśmy, że także na wniosek organu administracji morskiej.

Do projektu przygotowanego sprawozdania w ramach podkomisji nikt nie wniósł zastrzeżeń jeśli chodzi o jakiś głos sprzeciwu. Więc zakładam, że ten projekt został przy-

gotowany w takiej formie, że proponowałbym Komisji przyjęcie sprawozdania podkomisji. Podkomisja po dwóch posiedzeniach w dniach 20 i 27 czerwca przedstawia jednolity tekst projektu ustawy. Wnioskuję o jego przyjęcie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czy jest to wniosek o przyjęcie sprawozdania w całości?

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Tak, w całości.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Przepraszam bardzo, panie przewodniczący. Biuro ma takie dwie uwagi do projektu, dwie poprawki. Jeżeli można…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Pierwsza rzecz dotyczy art. 18. Ten art. 18 mówi generalnie o tym, że w pracach Komisji, w tym zespołu prowadzącego czynności badawcze, nie może brać udział członek Komisji lub ekspert, który podlega wyłączeniu. Jest to procedura rozpisana co się dzieje w sytuacji wyłączenia. Natomiast nie ma procedury dotyczącej sytuacji, kiedy przewodniczący Komisji zostanie wyłączony i kto wtedy bada i ewentualnie te czynności, w których on brał udział. O tym Biuro Legislacyjne mówiło na posiedzeniu podkomisji, mieliśmy przygotować poprawkę.

I Biuro proponuje, aby w ust. 2 skreślić zdanie ostatnie „Przewodniczącego Komisji wyłącza Komisja" i dodać nowy ustęp w brzmieniu: „Przewodniczącego Komisji wyłącza Komisja. Przepisy ust. 3 do 6 stosuje się odpowiednio". I to by załatwiało sprawę.

Oczywiście, będzie trzeba przenumerować przepisy, ale to jest konsekwencja poprawki. I to jest pierwsza rzecz.

I druga rzecz dotyczy art. 54 o izbach morskich. Tu w zmianie nr 2 dotyczącej art. 1 ust. 2 w pkt 2 mamy „zdarzenie, lub kilka następujących po sobie zdarzeń, związane bezpośrednio z eksploatacją statku, w rozumieniu ustawy…". Tu proponujemy dopisanie „w rozumieniu art. 5 pkt 1 ustawy z dnia… o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich". Żeby było dookreślone, że konkretnie chodzi o art. 5 pkt 1. Te dwie zmiany. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy są inne uwagi do sprawozdania podkomisji ze strony pań i panów posłów? Jeżeli nie ma, to proponuję następujący sposób procedowania. Najpierw przyjmiemy nową treść zapisu art. 18, później art. 54, a jeszcze później zaproponuję przegłosowanie całości sprawozdania. Czyli mielibyśmy trzy głosowania. Moment. Rozumiem, że ze strony pań i panów posłów nie ma sprzeciwu wobec takiego sposobu procedowania. Ale proszę bardzo. Proszę się przedstawić.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków Jacek Dubiński:

Moje nazwisko Jacek Dubiński, przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków. To jest funkcja społeczna. Zawodowo starszy mechanik okrętowy. Ja mam tylko takie dwie uwagi dotyczące początku tej ustawy. My żeśmy podobne uwagi zgłaszali do innych ustaw. Mianowicie tak; w art. 4 mówiącym, że „Członkiem Komisji może być osoba, która…" pkt 6 „posiada co najmniej pięcioletnią praktykę zawodową w zakresie:

a) nawigacji morskiej lub
b) eksploatacji handlowej statku, lub
c) eksploatacji siłowni okrętowych, lub
d) eksploatacji statków rybackich, lub…" itd.

My uważamy, że taka osoba nie tylko powinna mieć praktykę, ale powinna się legitymować dyplomem przynajmniej na stanowisku oficera nawigacyjnego wachtowego lub oficera mechanika wachtowego. Można mieć praktykę zawodową, przepływać nawet po studiach na stanowisku motorzysty, poobijać się i teoretycznie mieć wiedzę morską nie potwierdzoną żadnym dyplomem. To jest wiedza z mojej prawie 20-letniej praktyki na morzu. Tak to różnie wygląda.

I druga sprawa; ust. 2 tego samego art. 4. „Przewodniczącym Komisji może być osoba spełniająca warunki…”. I dalej mówimy „oraz posiadająca co najmniej piętnastoletnie doświadczenie w pracy w gospodarce morskiej, w tym co najmniej 10 lat pracy na statkach handlowych, w tym co najmniej 5 lat pracy na stanowiskach na poziomie zarządzania…”.

Jest to ściśle teoretyczne, ponieważ trzeba osiągnąć poziom zarządzania czyli *de facto* nie tylko dyplom, ale pracować na poziomie zarządzania. Żaden poważny armator nie zatrudni człowieka, który będzie siedział na statku. Bo można przez sześć lat wypływać stanowisko kapitana czy starszego mechanika, ale nigdy nie nabrać doświadczenia.

Tak że nasze zdanie jest takie, że co najmniej 15 lat praktyki na statkach morskich. I wyostrzylibyśmy tutaj kwestię tego, ponieważ stanowiska zarządzania, to są nie dwa stanowiska, ale cztery stanowiska. Jest to stanowisko kapitana, starszego oficera, starszego mechanika okrętowego i drugiego mechanika okrętowego. *De facto* całą odpowiedzialność ponosi kapitan i starszy mechanik. Dlatego uważamy, że przewodniczącym Komisji na takim etapie powinien być albo kapitan albo starszy mechanik. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę, panie przewodniczący.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Temat ten na posiedzeniu podkomisji był analizowany. Członek Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich jest osobą, która musi być bardzo starannie dobierana. Z drugiej strony ustalenie bardzo szczegółowych ram co do tego wyboru w jakim zakresie by utrudniało ten dobór. Więc my przyjęliśmy taką formułę, żeby możliwości korzystania z osób były jak największe. Bo nawet były wątpliwości, czy dookreślić jakie nauki techniczne czy matematyczne czy inne, czy rozszerzać zakres czy go zawężać.

I tutaj kwestia jest taka, że członkowie Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich na pewno będą to osoby, które się cieszą odpowiednim szacunkiem w środowisku jako osoby fachowe w tej dziedzinie, jako osoby, które sporo wiedzą na ten temat. Praktyka jest raczej taka, że się w taki sposób poszukuje kandydatów. Stąd pewne zawężenie lub zbytnie podnoszenie poprzeczki, jak tutaj mówimy o piętnastoletnim doświadczeniu w pracy…Są argumenty za i przeciw. I tutaj rzeczywiście w naszej pracy ta sprawa budziła wątpliwości. Niemniej ostatecznie zdecydowaliśmy, że przyjmiemy zapis dający pewne możliwości szerszego doboru członków Komisji. Żeby mogła być szersza pula kandydatów do funkcji członka Komisji i żeby także można było wśród tych członków dookreślić pewne grupy specjalistyczne.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeszcze pan poseł Racki.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Stąd taka decyzja podkomisji.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę, panie pośle.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący, mam takie pytanie. Bym go nie zadawał, ale tu już padło pytanie o Komisji. Chciałbym tylko zapytać, doprecyzować, gdzie miałaby siedzibę ta Komisja? Tu jest powiedziane, że ma działać przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej. Minister właściwy jest w Warszawie, a rzeczy się dzieją na morzu. Czy to jest rozstrzygnięte, czy jeszcze nie?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze. Ja bym prosił…Nie przywitałem pani minister, zapomniałem, więc teraz wszyscy panią witamy i wszystkich naszych gości również witam. Pana ministra Jankowskiego, który na razie siedzi w cieniu, też witamy. Proszę się odnieść do tych nowych zapisów dotyczących artykułów 18 i 54. Czy dobrze powiedziałem?

Legislator Mariusz Przerwa:

Tak.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

I odpowiedzieć. Dobrze? Proszę bardzo, pani minister.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namiotko:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo. Jeśli chodzi o zmiany do art. 18, to jesteśmy jak najbardziej za i do art. 54 również. Jeśli chodzi o siedzibę Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich. To jest informacja dla pana posła Rackiego, tak?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Tak.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

Chcielibyśmy oczywiście, żeby ta Komisja, będąc komisją przy ministrze i morską jednocześnie, mogła funkcjonować na Wybrzeżu. Ale szukamy właściwych rozwiązań praktycznych do tego, by to można było legalnie rozliczać. Na pewno jest to swojego rodzaju problem administracyjny dla dyrektora generalnego w ministerstwie. Ale jakąś formułę musimy tutaj wypracować.

Jeżeli chodzi o komentarz do odpowiedzi na pytanie pana Jacka Dubińskiego – wydaje mi się, że my dosyć starannie to przemyśleliśmy. Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu podkomisji nadzwyczajnej, panu posłowi Tchórzewskiemu, ponieważ w zasadzie oddał intencje. W dzisiejszych czasach kariera marynarzy do stanowiska oficera na poziomie zarządzania, zwłaszcza jeżeli posiada wyższe wykształcenie, co zostało wcześniej wymienione w artykule 4, idzie zdecydowanie szybciej. I w związku z tym naprawdę ten minimalny okres pięciu lat pracy na stanowiskach na poziomie zarządzania stanowi o tym, że pięć lat on już musi być co najmniej *chiefem*, a w tym samym czasie równie dobrze może być kapitanem. I dlatego nie zawężaliśmy tych warunków, ponieważ ważne jest, aby był to człowiek jeszcze, jak to się mówi w kwiecie wieku. Nie mówiąc o tym, że przez to zapewniamy znaczną fachowość przez zapisane w ustawie minimalne progi doświadczenia dziesięciu lat pracy na statkach handlowych, w tym co najmniej pięć lat pracy na stanowiskach na poziomie zarządzania. To jest dużo. A jednocześnie wyższe wykształcenie i jeszcze najlepiej, żeby kandydat był po jakiś studiach podyplomowych albo coś takiego. Tak że na pewno nie wyklucza to zatrudnienia na członka Komisji osoby, która ma piętnastoletni staż pracy w gospodarce morskiej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo. Czy jest sprzeciw wobec propozycji zmian w art. 18 czyli aby w ust. 2 skreślić drugie zdanie i po ust. 2 dodać ust. 2a w brzmieniu: „Przewodniczącego Komisji wyłącza Komisja. Przepisy ust. od 3 do 6 stosuje się odpowiednio”. Konsekwencją przyjęcia tej poprawki będzie zmiana oznaczeń jednostek redakcyjnych w projekcie ustawy oraz zmiana odwołań w art. 3 ust. 7 projektu ustawy.

Rozumiem, że nie ma sprzeciwu. Dziękuję bardzo. W związku z tym czy jest sprzeciw wobec przyjęcia całego art. 18 wraz z przyjętą już wcześniej poprawką? Nie ma. Art. 18 został przyjęty. Dziękuję bardzo.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji nowej redakcji art. 54, czyli w zmianie 2 w pkt 2 wyrazy „w rozumieniu ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r.” zastąpić wyrazami „w rozumieniu art. 5 pkt 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r.”. Rozumiem, że nie ma sprzeciwu. I również nie ma sprzeciwu wobec propozycji przyjęcia całego art. 54 wraz ze zmianą przyjętą wcześniej. Nie ma sprzeciwu. Dziękuję bardzo.

W związku z tym, czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia całego sprawozdania podkomisji nadzwyczajnej, przedstawionego przez pana przewodniczącego Tchórzewskiego wraz ze zmianami, które przyjęliśmy wcześniej w art. 18 i 54 ? Nie ma sprzeciwu. Sprawozdanie zostało przyjęte, za co całej Komisji bardzo dziękuję.

Proponuję, aby posłem sprawozdawcą pozostał w dalszym ciągu pan poseł, przewodniczący Tchórzewski. Nie ma też sprzeciwu. Dziękujemy. I poprosimy o opinię Ministerstwa Spraw Zagranicznych do dnia 20-tego miesiąca.

Na tym zakończyliśmy realizację punktu II. dzisiejszego porządku.

Przechodzimy do punktu III. – rozpatrzenie sprawozdania podkomisji nadzwyczajnej o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy – Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (druk 427). Poproszę pana przewodniczącego podkomisji, posła Stanisława Lamczyka. Proszę bardzo.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, pani minister, panie ministrze, szanowni państwo. Podkomisja nadzwyczajna do rozpatrzenia projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji państwowej procedowała rządowy projekt w dniu wczorajszym. W osiemnastu punktach była przede wszystkim implementacja prawa Unii Europejskiej do prawa polskiego.

Tak pokrótce, dotyczy to Dyrektywy 20 z roku 2009, jak również Protokołu z 1996 roku dotyczącego „Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności" oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków, a także o odszkodowania za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (Konwencja o Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami z roku 1992).

Podkomisja rozesłała zapytania do siedemnastu jednostek społecznych. Nie wnoszono żadnych sprzeciwów. Tutaj chciałbym podziękować szczególnie Biuru Legislacyjnemu za stworzenie jednolitego tekstu sprawozdania, ale przede wszystkim za dostosowanie nazewnictwa Unii Europejskiej do naszego prawa. Dlatego też w imieniu podkomisji nadzwyczajnej wnoszę o procedowanie tego projektu rządowego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Poproszę panią minister o krótkie stanowisko do sprawozdania podkomisji.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący, panie przewodniczący podkomisji. Również dziękuję za sprawozdanie i za bardzo sprawne przeprowadzenie naszych uzgodnień dotyczących tego projektu. Projekt jest może dosyć złożony w swojej konstrukcji, ponieważ wprowadza zarówno generalnie ubezpieczenia armatorów z tytułu roszczeń morskich, ubezpieczenia odpowiedzialności przewoźników pasażerskich. I jeszcze dodatkowo wprowadza przepisy wdrażające ratyfikację Protokołu z 2003 roku do Konwencji o tak zwanym Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami.

Nasz Kodeks morski przyjął jeszcze kolejne poprawki. Wydaje mi się, że są one niezbędne. Generalnie oprócz tego, że są zobowiązaniem w stosunku do prawa unijnego, wyrównują również warunki ubezpieczeń stosowane dla polskich statków. Jednocześnie w tym projekcie zawarliśmy zmianę dotyczącą dwukrotnego podniesienia limitu odpowiedzialności dla statków o mniejszym tonażu niż 300 ton. To są bardzo małe stateczki, dla których ze 100 tysięcy podnieśliśmy ubezpieczenie do 200 tysięcy jednostek obliczeniowych. To jest mniej więcej kwota ustawiająca naszych armatorów małych stateczków na poziomie dolnych limitów odpowiedzialności od roszczeń za wypadki wśród innych krajów europejskich. Takie porównanie z innymi państwami było również dokonane.

Wszystkie poprawki zostały bardzo rzetelnie przeprowadzone. Tu chciałam złożyć ukłon również w stronę zespołu legislatorów, który bardzo rzetelnie nas kontrolował, można wręcz powiedzieć, że nas poprawiał. I bardzo dziękujemy za wszystkie poprawki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan przewodniczący Tchórzewski, proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Ja zbyt wnikliwie nie wczytywałem się w projekt, ale ostatnio tak się złożyło, że usłyszałem medialne komentarze na ten temat z pytaniami w powietrzu. Stąd może nie znając w pełni treści projektu, bo nie zdążyłem się w niego wczytać, powiem jedynie o co chodzi. Otóż zasłyszane komentarze związane były z tym, że jest nierówność stron. To znaczy, że coraz więcej wprowadzamy zasad zobowiązujących osoby czy podmioty do ubezpieczenia się. W związku z tym z jednej strony mamy ustawowe zmuszanie do ubezpieczenia, z drugiej strony pozostawiamy wolną rękę ubezpieczycielowi jak i jaką ofertę on przedstawi.

Tak więc jedna strona musi się ubezpieczyć, a druga strona może przedstawiać dowolną ofertę, bo wie, że druga strona musi się ubezpieczyć, gdyż inaczej statek nie wpłynie do portu. Nie mając ubezpieczenia, zarówno obywatel, jak i podmiot gospodarczy, znajdują się coraz częściej w trudnej sytuacji. Daje to możliwość sztucznego podnoszenia kosztów i troszeczkę generowania zysków.

Stworzone było wrażenie, że to parlament coraz częściej to robi wskutek jakiegoś podporządkowywania się lobbingowi ubezpieczycieli. I że temu ulega zarówno parlament, jak i rząd. I że takie sytuacje mają miejsce, że te ustawy pokazują jakby nierówność stron przymuszając do ubezpieczenia. A z drugiej strony ubezpieczyciel stoi w sytuacji wielkiego pana. No i podnosi to koszty. W sumie komentarze sprowadzały się do tego, że to wszystko podnosi koszty zarówno obywateli jak i przedsiębiorców. No bo jak przedsiębiorców, to i obywateli. Ostatnio jadąc samochodem miałem wątpliwą przyjemność wysłuchania takiej rozmowy. Bo to z naszej Komisji jest ustawa, która w tej chwili idzie. Jest to traktowane jako jedna z kolejnych ustaw. Ale w tej rozmowie odnoszono się również do innych ustaw, które w jakiś sposób zmusiły do ubezpieczenia linii energetycznych, do ubezpieczenia różnego typu poważnych ubezpieczeń gospodarczych na grube sumy. Co tworzy jakby taki monopolistyczny rynek ubezpieczycieli.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Prosiłbym o odniesienie się do tego. Bo my wszyscy będziemy się musieli do tego odnosić w jakimś momencie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze inne zgłoszenia? Nie ma. Dziękuję. Proszę, pani minister.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Chciałam tylko odnieść się do wypowiedzi pana posła Tchórzewskiego. My nie zmieniamy zasady konieczności ubezpieczania. Nie wprowadzamy nowej zasady ubezpieczania. Jedyną nowością, którą narzuciło nam prawo europejskie, jest kontrola posiadania certyfikatu bądź polisy ubezpieczeniowej. To po pierwsze.

Ale sytuacja jest porównywalna jakby do wszystkich innych dziedzin transportu czy środków transportu. Ja tutaj mam chociażby kawałek ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Ustawa ta wprowadza przepis, że odszkodowania ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, najwyżej jednak do ustalonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej. Suma gwarancyjna nie może być niższa niż równowartość w złotych,w przypadku szkód na osobie 5 mln euro.

I to dotyczy jakby przewoźników. Mówimy o przewoźnikach, którzy trudnią się przewozem pasażerów. W przypadku wypadku musi być zagwarantowana jakaś pula ubezpieczenia od odszkodowania dla osób, które są poszkodowane w takim wypadku.

Ja w ogóle nie miałam wrażenia, że ten problem zaistnieje. Bo jakby zmiany wynikające z wdrożenia Protokołu z 1996 roku do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności

za roszczenia morskie czy w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich, to było podwyższenie limitów odpowiedzialności. Ale podwyższenie limitów odpowiedzialności jest wynikiem tego co na rynku międzynarodowym w transporcie morskim już tak naprawdę się rozstrzygnęło. I my dzisiaj wdrożeniem tych przepisów nadganiamy jakby tylko to, co rzeczywiście życie wymusiło. Myślę, że sprawa odpowiedzialności cywilnej armatorów, a jednocześnie ograniczenia ich odpowiedzialności cywilnej, już powstała po takich przypadkach, jak na przykład wypadek „Heweliusza". Orzekanie w tej sprawie przed Izbą Morską wiązało się z tym, że proces ubezpieczeniowy dotykał bezpośrednio sprawy cywilnej armatora i poszkodowanych. Ponieważ nie było wyraźnie zapisanej takiej gwarancji ubezpieczeniowej.

I dzisiaj jest oczywistą sprawą, że tak samo jak po wypadku „Concordii", jest konieczność zapewnienia roszczeń, kar czy szkód, jakie ten wypadek spowodował. Oczywiście, że składki ubezpieczeniowe wpłacają wszyscy. Natomiast wypadek zdarza się kiedyś raz i wówczas to ubezpieczyciel zajmuje się rozliczeniem takiego wypadku. To generalnie jest duże bezpieczeństwo dla społeczeństwa, dla pasażera, również dla załogi statku. My wielokrotnie spotykaliśmy się z takimi sytuacjami, w których załogi małych stateczków, zwłaszcza uprawiających żeglugę na standardzie wątpliwym, nie miały ubezpieczeń własnych czy nie mogły liczyć na właściwe odszkodowanie.

Dzisiaj te sprawy są uregulowane i jednocześnie wysokość limitów odszkodowań nie jest tak bardzo wysoka biorąc pod uwagę skalę i koszty szkód, jakie mogą zaistnieć z tytułu katastrofy morskiej.

Myślę, że to trochę wyjaśnia sprawę. My naprawdę nie zmieniamy zasady, że ubezpieczenie musi być. Tak samo jak ubezpieczenie OC jest podstawą ubezpieczenia pojazdu i kontrolowane jest przez każdego policjanta drogówki, tak samo statki muszą mieć ubezpieczenie OC. I to jest taki rodzaj tej polisy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Może jeszcze słowo. Tutaj cały czas podnoszony był właśnie zarzut, że jednak ubezpieczenia komunikacyjne są bardziej liberalne, bo dokładnie określają w jakiej sytuacji i jak działa OC. Tutaj każdemu daje się OC w szerokim zakresie i w pewnym sensie nie ma takiego wyraźnego podziału gdzie zaczyna się Autocasco, a gdzie kończy się OC. I kto jest winny lub niewinny i w jaki sposób to określić. Czyli nie ma w ustawie przyjętych kierunków, żeby zmniejszyć poziom kosztów tego ubezpieczenia.

Bo w przypadku ubezpieczeń komunikacyjnych, to ten, kto chce mieć w pełni pokrytą szkodę, ten wykupuje sobie Autocasco, płaci dużo i coś za to ma. Ale ubezpieczenie podstawowe od odpowiedzialności cywilnej jednak jest dużo niższe i mniej kosztuje. I tutaj chodzi o to, że pewien zakres naszych działań traktuje się jako napędzanie pieniędzy ubezpieczycielom, którzy ustalają swoje stawki. Ale to tylko taka uwaga. Nie oczekuję odpowiedzi, tylko mówię, że coraz częściej będziemy się borykali z tym problemem. Bo i przedsiębiorcy i obywatele są w różnych sytuacjach coraz bardziej nękani koniecznością ubezpieczeń.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Przewodniczący Federacji ZZ MiR Jacek Dubiński:

Dwa słowa na ten temat. Jeśli chodzi o rynek ubezpieczeniowy, to całkowicie się zgadzam z panią minister. Mówię to na podstawie zarówno praktyki zawodowej jak i z pływania u różnych armatorów oraz zawierania układów zbiorowych z różnymi armatorami. To co obecnie regulujemy w kraju jest już dawno uregulowane za granicą i na międzynarodowym rynku frachtowym. My nic tutaj nie podniesiemy, ten rynek jest taki jaki jest i ubezpieczenia są już w tej chwili ustalone, niezależnie od tego co my w tej chwili ustalimy. Tak że my nic tutaj nie podniesiemy.

Natomiast, proszę państwa, pojawia się jeszcze jedna kwestia. Na przykład w układach zbiorowych z *quasi* polskimi armatorami, którzy mają statki pływające pod obcymi

banderami czy też umowy zbiorowe z obcymi armatorami, to od razu jest tam zapisany wymóg ubezpieczenia. Jako związki zawodowe mamy takie umowy. Każdy członek załogi musi być ubezpieczony, również od wypadku. Pani minister wspomniała już o katastrofie „Heweliusza”. Natomiast od czasu spektakularnej katastrofy statku „Exxon Valdez” na Alasce, praktycznie każdy statek musi być ubezpieczony i każdy statek jest ubezpieczony z reguły u armatorów, jako jedno przedsiębiorstwo. I nie jest ubezpieczony powyżej wartości statku. Czyli jeśli, odpukać, zdarzy się taka katastrofa jak na Alasce, to pada tylko jeden statek, a nie całe przedsiębiorstwo. Tak że tą ustawą nic nie naruszamy w kwestii wolności rynku dotyczącego ubezpieczeń. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. W związku z tym, że są uwagi Biura Legislacyjnego do poszczególnych zapisów, będziemy procedować w trybie, niestety, dłuższym.

Przechodzimy do szczegółowej analizy sprawozdania podkomisji nadzwyczajnej.

Czy są uwagi do tytułu sprawozdania? Nie ma uwag; tytuł zostaje przyjęty.

Artykuł 1 zmiana nr 1. Nie ma sprzeciwu, nie ma uwag. Zmiana zostaje przyjęta.

Zmiana nr 2. Również bez uwag i bez sprzeciwu zostaje przyjęta.

Zmiana nr 3. Nie ma zgłoszeń, nie ma sprzeciwu Zmiana nr 3 zostaje przyjęta.

Zmiana nr 4. Również bez sprzeciwu zostaje przyjęta.

Zmiana nr 5. Proszę, panie mecenasie.

Legislator Krzysztof Lichocki:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo. Uwaga natury redakcyjnej. Na posiedzeniu podkomisji uległa zmianie treść § 1. Proponujemy powrót do przedłożenia rządowego. Względy czytelności przemawiają za projektem rządowym. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

To są wszystkie uwagi do zmiany nr 5? Tak?

Legislator Krzysztof Lichocki:

Tak. To jest art. 102a § 1.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ale jeżeli są inne uwagi do zmiany nr 5, to poproszę. Jeżeli są. Nie ma innych zmian do zmiany nr 5? Tak? Nie ma. Pani minister; rozumiem, że jest akceptacja tej zmiany? Tak?

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

Tak.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 5 z uwagami Biura Legislacyjnego? Nie ma sprzeciwu; zmiana nr 5 zostaje przyjęta.

Zmiana nr 6, proszę. Również bez sprzeciwu zostaje przyjęta.

Zmiana nr 7. Bez głosów sprzeciwu zostaje przyjęta.

Zmiana nr 8. Również bez sprzeciwu zostaje przyjęta.

Zmiana nr 9. Proszę, panie mecenasie.

Legislator Krzysztof Lichocki:

Dziękuję, panie przewodniczący. Do zmiany nr 9 jest kilka uwag. Otóż w paragrafie 1 proponujemy analogicznie jak w art. 102a zostało uczynione, na końcu zdania dookreślić w nawiasie, że mowa jest w tym przepisie o ubezpieczeniu odpowiedzialności za szkodę w mieniu lub na osobie pasażera. Wtedy tekst będzie analogiczny jak w art. 102a konstruujący instytucję ubezpieczenia odpowiedzialności.

W konsekwencji tej poprawki proponujemy zmianę w paragrafie 2 i następnych. Po wyrazie „ubezpieczenia” dodany byłby wyraz „odpowiedzialności”, chodzi o odpowiedzialność za szkody na osobie lub w mieniu pasażera. To będzie konsekwencja zmiany redakcyjnej.

I jeszcze jedna uwaga. W §§ 4, 5, 6, 7, 8 i w § 10 przed wyrazem „lub” proponujemy postawić przecinek, który w naszej ocenie jest w tych przepisach konieczny.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

To wszystkie propozycje związane za zmianą nr 9? Tak?

Legislator Krzysztof Lichocki:

Nie. Panie przewodniczący, w artykule 182a, w ostatnim § mówiącym o innym zabezpieczeniu finansowym odpowiedzialności za szkodę na osobie pasażera, zabrakło słów „lub w mieniu”. I proponujemy konsekwentnie dodać te wyrazy.

I mała zmiana redakcyjna w artykule 182c; odesłanie w czwartej linijce „o których mowa w art. 182a § 2 i 11”. Chodzi o to, aby to odesłanie precyzyjnie dotyczyło certyfikatu ubezpieczenia za szkodę na osobie lub w mieniu pasażera, o którym mowa w art. 182a par. 2 i świadectwa, o którym mowa w art. 182a § 11. Dlatego, że to są dwie odrębne instytucje, należy odesłać osobno. Wtedy będzie poprawnie legislacyjnie i redakcyjnie. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czy strona rządowa wyraża sprzeciw wobec którejkolwiek z propozycji, które zgłosiło Biuro Legislacyjne?

Radca ministra w Departamencie Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Cezary Łuczywek:

Panie przewodniczący. Nazywam się Cezary Łuczywek. Dzień dobry. W art. 182a § 3 obecnie, panowie legislatorzy zaproponowali pod jednym paragrafem dwa poprzednie. W poprzedniej wersji były dwa paragrafy. Po przeanalizowaniu tej poprawki czy tej propozycji panów legislatorów, znaleźliśmy niestety merytoryczny błąd i chcielibyśmy go teraz poprawić.

Pierwszy punkt z tego paragrafu 3 jest obligatoryjny, a punkt 2 jest fakultatywny. Będziemy musieli tam wstawić słowa „może wydać”, a nie „wydaje”.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

A jakieś inne uwagi do propozycji, którą zgłosił pan mecenas? Nie ma innych uwag, tak? Czyli jakby jest to dodatkowe uzupełnienie. Rozumiem, że państwo akceptujcie wszystkie propozycje, które zgłosił pan mecenas i dodajecie jeszcze jeden trudny moment. Proszę bardzo.

Legislator Krzysztof Lichocki:

Dziękuję, panie przewodniczący. Ta poprawka ma charakter merytoryczny. My zmieniliśmy tylko układ graficzny, żeby przepis był bardziej przejrzysty. Natomiast ażeby skonsumować uwagę pana dyrektora należałoby wyrazy „wydaje lub poświadcza” przenieść z § 3 art. 182a do pkt 1, a w pkt 2 na początku zdania dodać wyrazy „może wydać lub poświadczyć”. Z jednoczesnym oczywiście wykreśleniem wyrazów „wydaje lub poświadcza” we wprowadzeniu do wyliczenia.

Radca ministra Cezary Łuczywek:

Jeżeli można, to odpowiem.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Radca ministra Cezary Łuczywek:

Ten przepis stanowi przeniesienie postanowień dyrektywy. W dyrektywie w pierwszym przypadku jest obowiązek, a w drugim fakultatywność. Tu chodzi o polskiego dyrektora urzędu morskiego, który może, a nie musi wydać obcemu statkowi, czyli statkowi o obcej przynależności, taki dokument. Może.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Tylko jak powiedział pan mecenas, poprawka zaproponowana przez resort ma charakter merytoryczny, więc w zasadzie powinna być dopiero przejęta przez posłów. Przez trzech posłów. Prosiłbym o przedstawienie jej na piśmie. Macie państwo na piśmie tę poprawkę? Dobrze.

Zwracam się do bardzo wysokiego prezydium, czy zgodzi się podpisać pod tą poprawką? Zgodzi się wysokie prezydium. Dobrze. Czyli prezydium Komisji przejmuje tę

poprawkę. I teraz tak; czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 9 wraz z naniesionymi poprawkami przez Biuro Legislacyjne i poprawką zgłoszoną przez prezydium?

Nie ma sprzeciwu, zmiana nr 9 w nowej wersji zostaje przyjęta.

Przechodzimy do zmiany nr 10. Proszę bardzo. Nie ma sprzeciwu, zmiana nr 10 zostaje przyjęta.

Zmiana nr 11. Nie ma uwag, nie ma sprzeciwu. Zmiana nr 11 zostaje przyjęta.

Zmiana nr 12. Również bez sprzeciwu zostaje przyjęta.

Zmiana nr 13. Również bez sprzeciwu zostaje przyjęta.

Zmiana nr 14. Bez głosu sprzeciwu zostaje przyjęta.

Zmiana nr 15. Podobnie również bez sprzeciwu zostaje przyjęta.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia całego artykułu 1? Nie ma sprzeciwu. Artykuł 1 zostaje przyjęty.

Artykuł 2; proszę bardzo. Nikt nie ma uwag, nie ma sprzeciwu. Artykuł 2 zostaje przyjęty.

Artykuł 3. Też nie ma zgłoszeń, nie ma uwag i nie ma sprzeciwu. Artykuł 3 zostaje przyjęty.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia całego sprawozdania podkomisji nadzwyczajnej wraz z poprawkami przyjętymi przez Wysoką Komisję? Jeszcze jest pytanie, dobrze. Proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Otóż ja jeszcze wrócę do tych wyrazów „wydaje” lub „może wydać” w zmianie nr 9. Jeżeli mówimy, że certyfikat ubezpieczenie wydaje, to wydaje. Ale jeżeli piszemy, że może wydać taki certyfikat, to jest to takie miękkie sformułowanie. Może zapłaci za to, w jaki sposób. To już może lepiej powiedzieć, że musi wydać certyfikat odpłatnie. Bo jak tylko może wydać, to znaczy, że również może nie wydać certyfikatu, albo jednemu wydać, a drugiemu nie wydać. To jest problem. Bo powstaje pytanie dlaczego nie może wydać? To musi być uwarunkowane. Jeżeli nie może wydać certyfikatu, to dlaczego?

Jeżeli legislacyjnie podejmujemy decyzję, że może nie wydać certyfikatu, to też legislacyjnie powinniśmy powiedzieć dlaczego może nie wydać. A w tym przepisie nie mówimy nic dlaczego może nie wydać. To jest pewien taki problem niektórych decyzji urzędników, które potem budzą różnego typu podejrzenia, z korupcyjnymi włącznie.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

Tak, panie przewodniczący…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

Dziękuję bardzo. Ja oddam jeszcze głos panu Łuczywkowi, kapitanowi Łuczywkowi. Ale też chciałam zwrócić uwagę, że w tym przepisie mówimy o tej opcji w sytuacji, kiedy mamy do czynienia ze statkiem obcej bandery, do którego dyrektor urzędu morskiego nie ma bezpośredniego prawa. Natomiast wniosek, na który ma odpowiedzieć, może mieć jednak pewne alternatywne wartości dla dyrektora. I on nie musi podejmować decyzji i brać na siebie odpowiedzialności.

Poza tym taką sprawę i tak w zasadzie należałoby uzgodnić z państwem bandery tego statku. Może jeszcze dopowie pan kapitan Łuczywek.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Po co w ogóle to wpisujemy?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Spokojnie, dajmy szansę.

Radca ministra Cezary Łuczywek:

W rozporządzeniu 392/2009, które wprowadza właśnie taki przepis, parlament europejski dał obowiązek wydawania certyfikatów statkom państwa bandery. Czyli jeśli dyrektor urzędu morskiego otrzyma taki wniosek, to będzie musiał wydać certyfikat ubezpieczenia. Natomiast w przypadku obcych statków dyrektor urzędu morskiego czyli administracja morska, zastanowi się czy wydać taki certyfikat. Dlatego jest w tym przepisie użyte słowo „może". Nie musi, ale może. Tak jest w rozporządzeniu i wydaje mi się, że powinniśmy wprost zastosować ten przepis u nas, w naszym Kodeksie morskim.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Tutaj panu przewodniczącemu Tchórzewskiemu chodziło o konsekwencje tego zapisu.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Mnie chodzi o to, że jeżeli mówimy „może", to pan kapitan stwierdza, że dyrektor urzędu morskiego zastanowi się czy wydać certyfikat. Nad czym się zastanowi? Komu da certyfikat, komu nie da. To jest w tym momencie bardzo ważne. Bo zawsze przy takich zapisach budzą się wątpliwości i padają podejrzenia, że stwarzamy lukę korupcyjną.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Radca ministra Cezary Łuczywek:

Tak jest. Panie przewodniczący. To jest mniej więcej podobnie, jak jest w wielu delegacjach w ustawie. Czasami rozporządzenia są obligatoryjne i trzeba je wydać, a czasami organ do tego upoważniony może to zrobić, prawda? W tym momencie czy w tej sytuacji dyrektor urzędu morskiego w porozumieniu pewnie czasami i z ministrem, czyli z organem wyższego stopnia, będzie się zastanawiał co zrobić. Będzie się na przykład konsultował z Ministerstwem Spraw Zagranicznych. I wynik tych poszukiwań czy sprawdzań może być negatywny, bo wówczas dyrektor urzędu morskiego nie wyda certyfikatu.

Nie możemy w tym przepisie konkretnie napisać, kiedy dyrektor urzędu morskiego może wydać certyfikat, a kiedy nie może. Gdyby rzeczywiście była to prosta sytuacja, to również w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego byłoby napisane, że może wydać certyfikat wtedy i wtedy, a nie wydaje wtedy i wtedy. Dlatego w naszym przepisie jest tylko fakultatywność, a nie obligatoryjny przepis.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

Ja może…

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Ale chociażby był podany konkretny przykład dlaczego. Bo to jest naprawdę sprawa bardzo poważna.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

Panie przewodniczący, jeśli mogę. Powiem to tak obrazowo. Certyfikat, który ma być wydany, wydawany jest na podstawie polisy ubezpieczeniowej bądź jakiegoś finansowego zabezpieczenia. I obcy przewoźnik, kapitan statku czy armator statku obcej bandery zgłasza się do dyrektora polskiego urzędu morskiego i przynosi jakiś dokument. To nasz dyrektor musiałby mieć możliwość zweryfikowania, że jest to prawdziwy dokument. W momencie kiedy nie będzie miał tej pewności, nie będzie chciał wziąć na siebie odpowiedzialności i wydać certyfikat. Z kolei certyfikat jest dowodem na te, że takie zabezpieczenie finansowe istnieje.

Jeżeli dyrektor urzędu morskiego będzie miał możliwość zweryfikowania wiarygodności polisy ubezpieczeniowej czy dokumentu stanowiącego gwarancję finansową, to taki certyfikat wyda. To tylko o to chodzi. Ponieważ statki działają u nas w bardzo krótkim odstępie czasu. Dzisiaj statek kilka godzin stoi w porcie. I w trakcie takiego postoju należałoby natychmiast wykonać taką operację. Wypisanie certyfikatu to jest kwestia, powiedzmy, godziny, natomiast zweryfikowanie czy ten certyfikat jest wiarygodny, mogłoby zająć wiele czasu. Bo na przykład ten dokument finansowy wydał jakiś bank na drugiej półkuli, którego nie wiadomo gdzie szukać i nie wiadomo jak sprawdzić, czy

jakieś towarzystwo ubezpieczeniowe w ogóle istnieje w naszej świadomości, prawda? I stąd te alternatywne podejście.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Czy z tego co mówi pani minister wynika, że dyrektorowi urzędu morskiego bezpieczniej jest nie wydawać certyfikatu. Z tego co pani powiedziała wynika prosty wniosek. Bo jeżeli dyrektor jednak wyda certyfikat, to ryzykuje. A jeżeli ryzykuje to kosztuje. Jasny wniosek, to kosztuje. Jeżeli chcesz zaryzykować, to twoja sprawa. Jeśli potem coś cię spotka złego, a przewoźnik potrzebuje certyfikatu, bo przewozi drogi towar, bo chce wpłynąć swoim statkiem do portu, to w takim razie podejrzenia w tym momencie robią się słuszne. To może lepiej skreślić całkowicie, nie wydaje certyfikatu.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

Tu z kolei nie możemy, niestety, zabronić wydawania takich certyfikatów, bo akurat zobowiązuje nas do tego prawo europejskie.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

To właśnie utrzymajmy waszą wersję z propozycji rządowej, że w obu przypadkach dyrektor urzędu morskiego wydaje certyfikat ubezpieczenia, jeżeli ma dokumenty uzasadniające taką decyzję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pani minister. Zaraz zaproponuję ostateczne głosowanie nad sprawozdaniem podkomisji. Natomiast proszę się nad tym zastanowić, bo jak znam moich kolegów z zaprzyjaźnionego klubu, ten temat wróci podczas drugiego czytania. Dlatego warto się nad tym zastanowić, jak to zapisać. Po części podzielam te wątpliwości. Bo z drugiej strony podobna sytuacja jest na granicy wschodniej Rzeczypospolitej z Ukrainą. Na przejściach granicznych jeżeli celnik może coś zrobić, a nie musi i tak dalej, to oczywiście wiemy wszyscy jak to wygląda. Czasami niejednokrotnie sami staliśmy w kolejkach na przejściu granicznym.

Więc warto się nad tym zastanowić jak to zrobić, by tych wątpliwości było jak najmniej. Proszę to jeszcze przemyśleć. Chyba że ma pan złotą myśl, to proszę bardzo.

Radca ministra Cezary Łuczywek:

Tak, jeżeli można. Jeżeli zapiszemy, że „wydaje”, to każdy statek czy każdy obcy armator, który się zgłosi z wnioskiem, będzie musiał ten certyfikat otrzymać. I to jest niebezpieczeństwo, prawda?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

To jest taka dowolność: może, ale nie musi. I to rodzi podejrzenia i wątpliwość, że czasami ten, kto przypłynie do naszego nabrzeża, będzie miał problemy. A powinno ich być jak najmniej. I o to też chodzi.

Szanowni państwo. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia całego sprawozdania podkomisji z poprawkami, które zostały wcześniej przyjęte? Proszę?

Legislator Krzysztof Lichocki:

Rozumiem, że tej poprawki państwo posłowie nie przyjmujecie i ona nie jest głosowana.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Nie jest w ogóle zgłoszona. Ale jest wątpliwość. Mamy jeszcze przed sobą proces legislacyjny, więc proszę się zastanowić i z tym zwracam się do pani minister. Na pewno będzie to dyskutowane w trakcie sprawozdania w Sejmie.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia całego sprawozdania podkomisji? Nie ma sprzeciwu. Dziękuję bardzo. Sprawozdanie zostało przyjęte.

Proponuję, żeby pan przewodniczący Lamczyk został posłem wiodącym, posłem sprawozdawcą. Jest akceptacja, dziękuję bardzo. Również do 20-tego miesiąca poprosimy o opinię Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

Na tym kończymy punkt III. i przechodzimy do punktu IV. – rozpatrzenie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych. Wczoraj odbyła się dyskusja nad tym sprawozdaniem, rozpoczęliśmy prace nad tym sprawozdaniem. Myślę, że nie

ma potrzeby jeszcze raz uzasadniania tego projektu, bo jest to swego rodzaju kontynuacja. Dlatego jeżeli panie i panowie posłowie i oczywiście pan minister Jankowski pozwoli, to będziemy w taki sposób procedować. Bo rozumiem, że wczoraj nastąpiły uzgodnienia w Sejmie, że będę zwracał się do pana mecenasa z pytaniami. Jeżeli rząd miałby jakąś wątpliwość, to proszę się zgłaszać i będziemy przyjmować poszczególne artykuły wraz ze zmianami, które państwo zaproponowaliście. Nie ma sprzeciwu? Nie ma; dziękuję bardzo.

Czy są uwagi dotyczące tytułu ustawy? Nie ma uwag; tytuł ustawy zostaje przyjęty.

Rozpatrujemy art. 1 zmiana nr 1. Proszę, panie mecenasie.

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo. Wczoraj na spotkaniu w trybie roboczym ze stroną rządową wypracowaliśmy pewne propozycje poprawek, które zostały już przedłożone prezydium. Chcielibyśmy zauważyć, że one w znacznym stopniu zmniejszają wątpliwości, które wczoraj wyartykułowaliśmy do poszczególnych projektowanych przepisów. Lecz oczywiście, całkowicie ich nie likwidują.

Jeśli chodzi o punkt 33, to wczoraj doszliśmy do konsensusu, aby doprecyzować sformułowanie „użytkowników" poprzez dodanie, że chodzi o „jego użytkowników". To zostało też w dobry sposób zaznaczone w propozycji poprawek, które są u państwa. I to jest jedyna poprawka, która została zaproponowana do punktu 33.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Prezydium Komisji przejmuje te poprawki, tak że my je już pilnie podpisujemy. Czyli w zmianie nr 1 mamy nowe brzmienie art. 33, tak?

Legislator Wojciech Paluch:

Punktu 33.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, że nie ma sprzeciwu wobec tej propozycji? Dobrze, dziękuję bardzo.

W art. 1 w zmianie nr 1 w art. 4 pkt 36-38 proponuje się nowe brzmienie. Proszę pana mecenasa o krótkie uzasadnienie.

Legislator Wojciech Paluch:

Do punktów 34 i 35 nie mieliśmy żadnych uwag i zastrzeżeń, natomiast do punktów 36, 37 i 38 tak, co zostało również zawarte w propozycji poprawek. Jeśli chodzi o pkt 36 chodzi o definicję dodawaną „usługa ITS" i zastąpienia i nawet doprecyzowania bezpieczeństwa użytkowników poprzez wskazanie, że chodzi tu o obszar transportu drogowego.

Jeśli chodzi o punkt 37, czyli użytkownik ITS. Tutaj w ramach dyskusji doszliśmy do może nie porozumienia, tylko wyjaśnienia, że chodzi tutaj również o służby ustawowo powołane do niesienia pomocy. Czyli *de facto* nie tylko służby ratownicze, które już występują w przepisach o drogach publicznych, przez co rozumiemy Państwową Straż Pożarną i Pogotowie Ratunkowe, ale również wszystkie inne służby, które ustawowo zostały powołane do niesienia pomocy, na przykład Policja, Tatrzańskie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe, Górskie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe i Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe.

Jeśli chodzi o definicję w punkcie 38, to tutaj zastąpiliśmy sformułowanie dosyć nieprecyzyjne i nieostre, odnoszące się do ograniczonej orientacji lub sprawności ruchowej, poprzez wskazanie, że chodzi tutaj o osoby niepełnosprawne, używające specjalnego znaku, lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że nie ma sprzeciwu wobec propozycji przyjęcia zapisów zawartych w propozycji rządowej dotyczących punktów 34 i 35. Dziękuję bardzo. Jak również nie ma sprzeciwu wobec propozycji przyjęcia o nowych brzmieniach punktów 36, 37 i 38, o których przed momentem mówił pan mecenas. W ten sposób przyjęliśmy w art. 1 propozycje dotyczące punktów 36, 37, 38.

I teraz zmiana następna; w art. 1 w zmianie 2 w art. 43a ust. 1 proponuje się nadać nowe brzmienie. Proszę bardzo.

Legislator Wojciech Paluch:

W ustępie 1 w art. 43a doprecyzowaliśmy, że chodzi o zainteresowane podmioty, zamieniliśmy spójnik „i” na alternatywę „lub”. Również w toku dyskusji zrezygnowaliśmy ze sformułowania, że chodzi o wszystkich zainteresowanych. I to zostało tutaj również zaproponowane w nowym brzmieniu ust. 1.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy jest sprzeciw wobec tej propozycji? Nie ma sprzeciwu. Dziękuję bardzo.

Kolejna proponowana zmiana, to nowe brzmienie ust. 2 pkt 4. Proszę bardzo.

Legislator Wojciech Paluch:

To jest tylko kwestia redakcyjna, uzupełnienie o właściwe nazewnictwo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia tej zmiany? Nie ma. Jest pozytywna akceptacja Komisji.

Następna propozycja, to nowe brzmienie w art. 43a ust. 3. Proszę bardzo.

Legislator Wojciech Paluch:

To jest wyłącznie typowy zabieg legislacyjny, który w żaden sposób nie rzutuje na rozwiązania merytoryczne zawarte w fakultatywnym upoważnieniu dla ministra do wydania aktu wykonawczego w przypadku, kiedy Komisja Europejska dokona już tych wszystkich czynności, o których jest mowa we wdrażanej dyrektywie Unii Europejskiej.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Czy jest sprzeciw wobec tej propozycji? Nie ma sprzeciwu.

I ostatnia poprawka – skreślenie ust. 4 w art. 43a. Proszę.

Legislator Wojciech Paluch:

To jest oczywiście konsekwencja przyjęcia przed chwilą poprawki.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy jest sprzeciw wobec tej propozycji? Nie ma sprzeciwu.

W takim razie czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia całego artykułu 1 wraz ze zmianami, które zostały przez nas przegłosowane? Nie ma sprzeciwu. Art. 1 zostaje przyjęty. Dziękuję bardzo.

I artykuł 2. Proszę bardzo. Również nie ma sprzeciwu. Artykuł 2 zostaje przyjęty.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia całego projektu ustawy wraz ze zmianami, które Komisja zaakceptowała w dniu dzisiejszym? Nie ma sprzeciwu.

Ustawa zawarta w druku nr 534 została przez Komisję przyjęta.

Proponuję, aby posłem sprawozdawcą został pan poseł Stanisław Huskowski. Jest akceptacja? Jest uśmiech na twarzy, jest akceptacja. Dziękuję bardzo.

Poprosimy o opinię Ministerstwa Spraw Zagranicznych do dnia 19 bieżącego miesiąca. Czy pan mecenas miał jakąś uwagę? Nie. W takim razie zakończyliśmy…Pan minister jeszcze; proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Maciej Jankowski:

Chciałem tylko podziękować Wysokiej Komisji, panu przewodniczącemu i Biuru Legislacyjnemu. To ważny projekt i bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

My również wszystkim dziękujemy za wyjątkową pracę.

Na tym zakończyliśmy dzisiejsze posiedzenie Komisji. Dziękuję bardzo wszystkim.